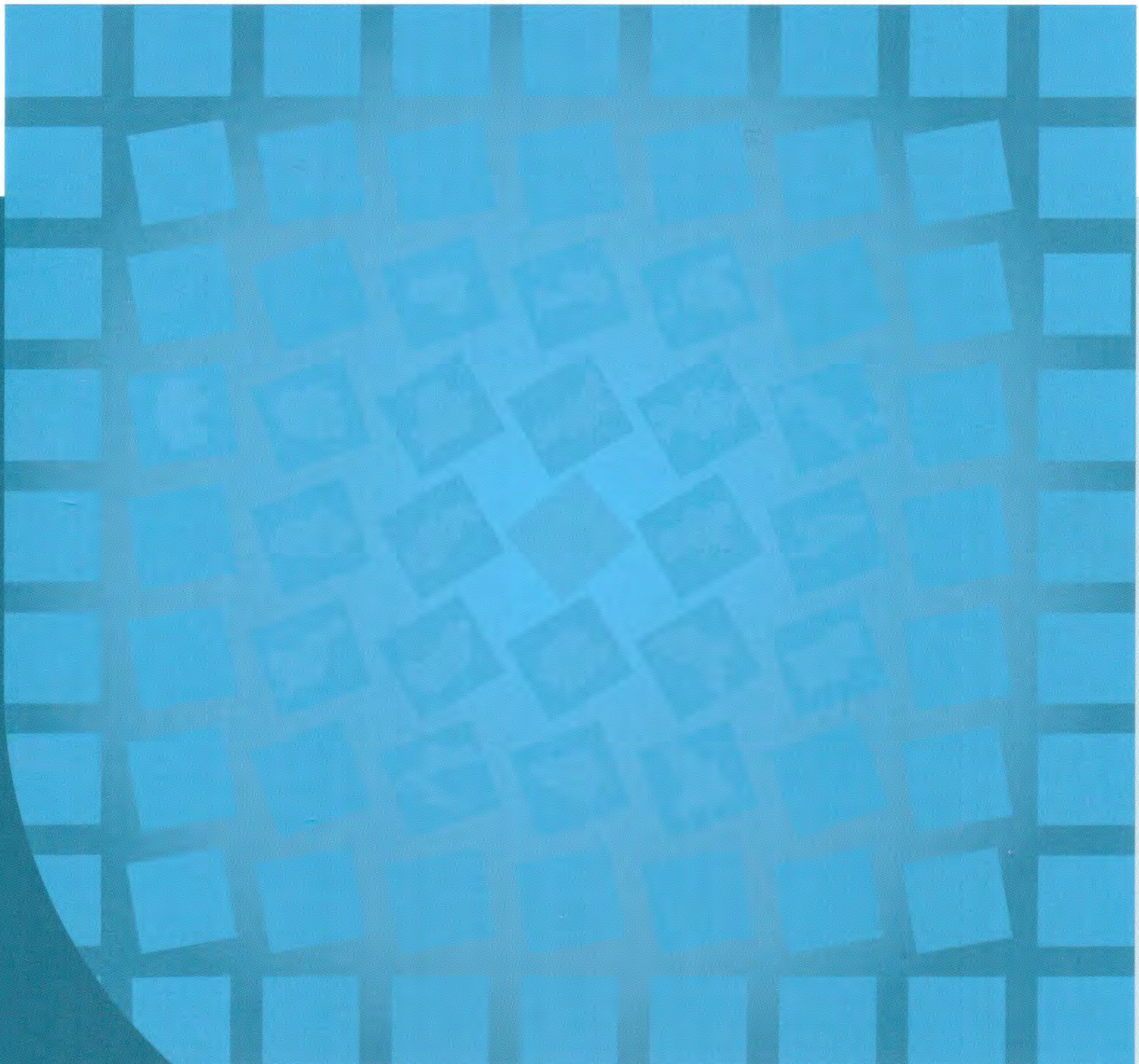


Band 21
2013

Jahrbuch des Bundesinstituts
für Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa

Gründerzeit



OLDENBOURG

JAHRBUCH
DES BUNDESINSTITUTS FÜR
KULTUR UND GESCHICHTE
DER DEUTSCHEN IM ÖSTLICHEN EUROPA

BAND 21
GRÜNDERZEIT

OLDENBOURG VERLAG MÜNCHEN 2013

Budapest in der Gründerzeit – Architektur und Städtebau

Das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts, besonders die Gründerzeit, war eine große und fruchtbare Periode der Geschichte Ungarns, in der es sich selbst entfaltete und den Anschluss an die europäischen Entwicklungen zu verwirklichen begann. Die größte architektonische Leistung im modernen Ungarn stellt die Erweiterung der Großstadt Budapest dar, die aus verhältnismäßig bescheidenen Anfängen in etwa einer Generation ausgebaut wurde. Der Ausbau Budapests stagnierte allerdings weitgehend nach dem Ersten Weltkrieg; das spätere bescheidenere, meist nicht harmonische Wachstum betraf im Wesentlichen das charakteristische Gesamtbild der inneren Teile der Stadt nicht. Die Armut der Bevölkerung hat bestimmte städtische Strukturen konserviert, und zwar in einem solchen Ausmaß, dass weder Krieg noch andere absichtliche Zerstörungen sie ihres alten Wesens entkleiden konnten. So ist Budapest eine Art Konzentrat mitteleuropäischer Baukunst und Städtebaus geblieben, das auf einem recht hohen Niveau vieles enthält, was in anderen Städten der Region zugrunde gegangen ist.¹

Der historisch-politische Rahmen wurde vom „Ausgleich“ 1867 und der darauf folgenden Entstehung der Österreichisch-Ungarischen Monarchie bestimmt. In der Doppelmonarchie konnte sich ein in seinen inneren Angelegenheiten weitgehend unabhängiges Ungarn entwickeln und die Herausbildung der eigenen Staatlichkeit vollenden. Deren Entfaltung und die damit einhergehende Entwicklung der modernen bürgerlichen Gesellschaft waren die beste Voraussetzung für die Profilierung der Architektur. Die staatliche Administration benötigte zahlreiche unterschiedlichste öffentliche Gebäude. Die Ausbreitung bürgerlicher Lebensformen beförderte ebenfalls den Bau öffentlicher Gebäude bzw. rief weitere neue – oder vorher nur im Keim existierende – Bautypen ins Leben. Neben den öffentlichen Bauten erhielt der Wohnungsbau ein großes Gewicht. Nach dem „Ausgleich“ wurden zahlreiche in ihrem Prunk den öffentlichen Gebäuden vergleichbare Wohngebäude gebaut, so dass sie zu einem stilistisch prägenden Faktor der Hauptstadt wurden. Dieses Phänomen hing mit dem Wachstum der städtischen Bevölkerung zusammen. 1873, also zur Zeit der Vereinigung der Städte Buda (Ofen), Óbuda (Altofen) und Pest – d. h. der „Geburt“ der Stadt Budapest –, überstieg die Bevölkerungszahl kaum 300.000 Personen; bis 1900 erreichte sie 800.000 und bis 1914 eine Million Einwohner. In dieser Perio-

¹ Zur Geschichte der ungarischen Architektur siehe Dora Wiebenson, József Sisa (Hg.): *The Architecture of Historic Hungary*. Cambridge/Mass. London 1998; Zusammenfassung auf Ungarisch: Ferenc Merényi: *A magyar építészet 1867–1967* [Die ungarische Baukunst 1867–1967]. Budapest 1969. Zeitgenössische Abbildungen ungarischer Architektur bei Hermann Rückwardt: *Architektonische Studienblätter aus Budapest*. Berlin 1889.

de wies Budapest nach Berlin die zweitschnellste Wachstumsrate des Kontinents auf und war 1914 die achtgrößte Stadt Europas.

Städte- und Wohnungsbau

Der Rahmen der Entwicklung Budapests wurde von Städteplanern in einem langen Prozess geschaffen.² Der Ingenieur Ferenc Reitter (1813–1874), der auch in London, Paris und Wien arbeitete, hatte bei der Vorbereitung der Stadtplanung eine wichtige Rolle inne. Nach dem „Ausgleich“ nahm Graf Gyula Andrássy (1823–1890) die Angelegenheit politisch in die Hand. Er war nach dem Freiheitskrieg 1848/49 im Exil in London und in Paris gewesen; besonders die damals großzügigen Baumaßnahmen in Paris inspirierten ihn nachhaltig. Er hatte großen Anteil daran, dass der „Hauptstädtische Rat für Öffentliche Bauten“ (Fővárosi Közmunkák Tanácsa) gegründet wurde. Reitter übernahm die Leitung von dessen technischer Abteilung.³ Die von Partikularinteressen unabhängige Behörde war nach dem Modell des Londoner „Metropolitan Board of Works“ zustande gekommen. Der „Hauptstädtische Rat für Öffentliche Bauten“ betrachtete die Ausarbeitung eines allgemeinen Stadtplans als Vorbedingung für die geplante Stadtvereinigung wie auch für die langfristige Entwicklung als seine erste und wichtigste Aufgabe. 1871 wurde dazu ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Programm Reitter zusammengestellt hatte. Dementsprechend sollten die herkömmlichen Hauptstraßen beibehalten bzw. zu Radialstraßen ausgebaut und eine weitere, breite Straße in Richtung Stadtpark (Stadtwäldchen/Városliget) neu gebaut werden. Ferner sollten Ringstraßen angelegt und die Stelle der zu errichtenden öffentlichen Bauten bestimmt werden. Lajos Lechner (1833–1897), Hauptidegenieur des Ministeriums für Öffentlichen Bau und Handel, erhielt den ersten Preis, der Pester Architekt Frigyes Feszl den zweiten und die Londoner Ingenieure Klein und Fraser den dritten. Der endgültige Plan sah nach Reiters Programm und Lechners Konzept ein Netz von drei Ring- und mehreren Radialstraßen vor (Abb. 1), ähnlich wie in Wien und Paris. Zwischen Radial- und Ringstraßen war, nach der Tradition der europäischen Urbanistik, ein Quadratnetz von Baublöcken anzulegen, dem die spitzen und stumpfen Winkel der Hauptstraßen-Kreuzungen Mannigfaltigkeit und weitere Akzente gaben.

Die erste große Unternehmung des „Hauptstädtischen Rats für Öffentliche Bauten“ stellte die Anlage der Radialstraße (Sugárút) – ab 1885 Andrássy-Straße (An-

2 Gábor Preisich: Budapest városépítésének története a kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig [Die Geschichte des Städtebaus von Budapest vom Ausgleich bis zur Räterepublik]. Budapest 1964; Gábor Winkler: Városépítészeti a historizmusban [Städtebau im Historismus]. In: Anna Zádor (Hg.): A historizmus művészete Magyarországon. Budapest 1993, S. 31–48.

3 László Siklóssy: Hogyan épült Budapest? (1870–1930). A Fővárosi Közmunkák Tanácsának története [Wie wurde Budapest erbaut? (1870–1930). Die Geschichte des Hauptstädtischen Rates für Öffentliche Bauten]. Budapest 1931.



1 Regulierungsplan von Budapest, 1873. Budapest Főváros Levéltára/Archiv der Hauptstadt Budapest, Sign. XV.16.b.221/32



2 Andrassy út, mit den vier Palais des Oktogonplatzes von Antal Szkalnitzky und Henrik Koch (1872–74). Foto György Klösz, 1878. Budapest Főváros Levéltára/Archiv der Hauptstadt Budapest, Sign. XI. 916. 06/010

drassy út) – zwischen dem Stadtzentrum und dem Stadtpark dar.⁴ Man musste zu diesem Zweck das Labyrinth der engen Straßen und Häuser der Inneren Theresienstadt (Belső-Terézváros) durchbrechen. Miklós Ybl (1814–1891), der angesehenste Architekt des Landes, und István Linzbauer (1838–1880) wurden aufgefordert, die vorläufigen Entwürfe der Baublöcke zu verfertigen, und bald schlossen sich weitere, junge Architekten der Arbeit an.⁵ 1872 schloss ein internationales Konsortium namens „Radialstraßenbau-Gesellschaft“ (Sugárútépítő Vállalat) einen Vertrag für die Verwirklichung des Projekts.

Als Folge des Börsenkrachs zog der „Hauptstädtische Rat für Öffentliche Bauten“ den Auftrag zurück, und Privatpersonen konnten mit der Errichtung von Wohnblocks fortfahren. Das Bauprogramm endete 1885, das heißt, der Ausbau der neu-

4 Eva Broschek: Die Radialstraße in Budapest. Phil. Diss. Wien 1975; Eszter Gábor: Andrassy Avenue. Budapest 2002.

5 Mária Kemény, Péter Farbaky (Hg.): Ybl Miklós építész 1814–1891 [Miklós Ybl, Architekt, 1814–1891]. Ausstellungskatalog, Hild-Ybl-Stiftung. Budapest 1991; Péter Farbaky: Miklós Ybl, ein ungarischer Architekt der Neorenaissance. In: Renaissance der Renaissance. Ein bürgerlicher Kunststil im 19. Jahrhundert. München, Berlin 1995 (Schriften des Weserrenaissance-Museums Schloss Brake 8), S. 161–175.

en Prachtstraße nahm insgesamt 13 Jahre in Anspruch. Ein beträchtlicher Teil der Gebäude wurde von der neureichen Geldaristokratie erbaut, aber neben ihnen gab es auch eine kleinere Zahl von Vertretern des Geburtsadels. Der größte öffentliche Bauherr war die Ungarische Staatseisenbahn bzw. ihr Pensionsfonds.

Die Andrásy-Straße stellt die kühnste und anspruchsvollste Leistung des ungarischen Städtebaus des 19. Jahrhunderts dar. Ihr Niveau und ihre Einheitlichkeit sind seither in Budapest nicht übertroffen worden. Sie ähnelt mit einer Länge von 2,3 km der Pariser Champs-Élysées. Durch zwei geometrisch regelmäßige Plätze – ein Oktogon (Abb. 2) und ein Rondell (Körönd) – wird sie in drei Abschnitte geteilt. Im Straßenverlauf vom Stadtzentrum in Richtung Stadtpark werden ihre einzelnen Abschnitte immer breiter und lockerer und die Gebäude allmählich niedriger: Im innersten Abschnitt sind es drei- und viergeschossige Prachtbauten mit Geschäften, der mittlere Abschnitt wird von schmaleren Promenaden begleitet, und im äußeren Abschnitt der Andrásy-Straße dominieren Villen mit Vorgärten bis zum Stadtpark. Im Gegensatz zur Wiener Ringstraße war die Anlage der Andrásy-Straße vornehmlich von wirtschaftlichen Erwägungen motiviert, und daher entstanden hier nur wenige öffentliche Gebäude, aber sie unterscheiden sich – abgesehen von der Oper – kaum von den sie umgebenden Wohnbauten.

Die Wohnhäuser sind fast ausschließlich im Stil der italienischen Renaissance gehalten, an manchen Stellen um barocke Elemente bereichert (Abb. 3–4.). Die Fassaden der Häuser der Andrásy-Straße sind architektonisch vielfach gegliedert und mit Bauplastiken verziert. Der aus Ungarn stammende Wiener Kunstkritiker Ludwig (Lajos) Hevesi bemerkte bezüglich der Ausstattung der Fassaden spöttisch: „Als Semper das Untergeschoß seiner Hofmuseen rustizierte, dachte er keineswegs daran, wie diese Rustika gewissen Bauten der Radialstraße zu Gesichte stehen werden. [Hansen, Schmidt und Ferstel] glaubten nur Wien zu bauen und bauten auch Budapest.“⁶ In Wirklichkeit unterscheiden sich die Budapester Bauten stilistisch kaum von Gebäuden anderer mitteleuropäischer Städte, nicht zuletzt weil die Mehrheit der hiesigen Architekten ihre Ausbildung in Berlin oder in Wien erwarb. Außerdem ließen sich zahlreiche Architekten in Budapest nieder, die aus verschiedenen Ländern des deutschen Sprachraums stammten. In Mitteleuropa wurde die Neorenaissance mit den Ideen von Freiheit, Bürgertum und wissenschaftlichem Denken assoziiert. Der Stil wurde zum Äquivalent liberaler Politik und des Kapitalismus. Zugleich war die Neorenaissance wegen ihrer unleugbaren Eleganz ein ideales Mittel, um alle Gebäude dieses Stils zu nobilitieren.⁷

Besonders zu Beginn des Baus der Radialstraße war man bestrebt, ein einheitliches – aber nicht uniformes – Erscheinungsbild zu erreichen. Den größten Baublock dieser Art aus sieben Häusern hat Emil Unger (1839–1873), der Architekt der Radialstraßenbau-Gesellschaft, begonnen und Miklós Ybl vollendet (1872–74). Auch

⁶ L. H-i [Ludwig Hevesi]: Vom neuen Reichstags-Gebäude. In: Pester Lloyd. 12.3.1884, Beilage S. 5.

⁷ Tamás Csáky, Violetta Hidvégi, Pál Ritoók (Hg.): Budapest neoreneszánsz építésze [Die Neorenaissance-Architektur von Budapest]. Budapest 2009.



3 Haggenmacher-Palais, Andrassy út. 52, von Heinrich Schmahl (1883–85). Aus: Hermann Rückwardt: *Architektonische Studienblätter aus Budapest*. Berlin 1889. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung

die beiden Plätze der Straße weisen eine recht große Einheitlichkeit auf. Die vier Häuser des Oktogons, entworfen von Antal Szkalnitzky (1836–1878) und seinem Partner Henrik Koch (1836–1889), sind fast gänzlich identisch; ihre präzise, aber trockene Formensprache haben die Zeitgenossen als „Berliner Renaissance“ bezeichnet.⁸ Die Bauten des Rondells (Körönd), entworfen von verschiedenen Architekten, sind von einer größeren architektonischen Bewegung gekennzeichnet. Einer von ihnen (1879/80), ein Werk des Wiener Gustav Petschacher (1844–1890), ist von üppiger Sgraffito-Malerei bedeckt, ein Beweis dafür, dass im 19. Jahrhundert nicht nur die Bauformen der Renaissance, sondern auch ihre Dekorationstechniken wiederbelebt wurden. Die Villen im letzten Abschnitt der Radialstraße sind wegen ihrer stilistischen Mannigfaltigkeit charakteristisch.

Damit die Wohnhäuser entlang der Andrassy-Straße und anderswo in der Stadt den entsprechenden Nutzen brachten, bedeckte das bebaute Areal 70 bis 80 Prozent

8 József Sisa: Szkalnitzky Antal, egy építész a kiegyezés korabeli Magyarországon [Antal Szkalnitzky, ein Architekt in Ungarn zur Zeit des Ausgleiches]. Budapest 1994, S. 152f.; Ders.: Die „Berliner Renaissance“ in Budapest. In: *Acta Historiae Artium* 49 (2008), S. 448–458.



4 Haggenmacher-Palais, Eingangshalle. Aus: Hermann Rückwardt: *Architektonische Studienblätter aus Budapest*. Berlin 1889. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung

des Grundstücks. Es war im Allgemeinen rechteckig; das Haus hatte einen Hof in der Mitte und in jedem Stockwerk einen Laubengang. Letztlich lebte darin ein Bautypus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts fort, wobei der Hof, der Luft und Licht brachte, aus spekulativen Erwägungen kleiner wurde. Die imposante Eingangshalle und die geräumige Haupttreppe wurden anspruchsvoll ausgestattet, z. B. mit reich geschnitzten Toren und Türen, Mosaiken oder Terrazzo-Belag, Fliesen, Stuck und dekorativer Malerei.⁹ In den öffentlichen Räumen sind oft prunkvolle schmiedeei-

⁹ József Sisa: Die angewandte Kunst am Budapester Wohnbau des 19. Jahrhunderts. In: Hausbau und Bauforschung in Ungarn. Marburg 2004 (Jahrbuch für Hausforschung 47), S. 183–198.



5 Große Ringstraße mit dem New York Palast von Alajos Hauszmann (1891–95). Unbekannter Fotograf, 1890er Jahre. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. 52.52.1

serne Lampen, Kandelaber und Gitter vorhanden, an manchen Stellen sogar farbige Glasfenster. In dieser Hinsicht ist Budapest fast einzigartig in Europa. Im Erdgeschoss befanden sich im Allgemeinen Läden; der Eigentümer lebte im ersten Stock in der größten Wohnung des Hauses. Der Unterschied zwischen den an der Straßenfront liegenden großen und prachtvoll eingerichteten Wohnungen und den zahlreichen engen und einfachen Wohnungen im hinteren Flügel war riesig. Dies belegt die Unausgewogenheit des ungarischen Gesellschaftssystems mit dem Fehlen einer großen und wohlhabenden Mittelschicht. Aber auch der Grundriss der eleganten Wohnungen war recht phantasielos: Meist reihten sich einfach große Zimmer mit einer Deckenhöhe von oft über vier Metern aneinander. Hinten befanden sich Einzimmerwohnungen mit Küche, eine gemeinsame Toilette für mehrere Mieter und ein gesondertes enges Stiegenhaus.

Wohnhäuser wie die an der Andrassy-Straße wurden häufig in den Bezirken rings um den alten Kern von Pest gebaut. Äußerlich wiesen die meisten die üblichen Merkmale der Neorenaissance auf, aber ihre innere Ausstattung und die Qualität der Wohnungen hingen wesentlich von dem Standort des Gebäudes ab. In ärme-

ren Vierteln war die Putzarchitektur bloße Prahlerei, die viele schon beim Bau beanstandeten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde selbst das Mietshaus an sich kritisiert und in Fachzeitschriften eine gesunde und geräumige Wohnung für den Durchschnittsmenschen propagiert.

Die Anlage der Großen Ringstraße (Nagykörút), einer weiteren neuen Hauptstraße Budapests, war eine größere und praktischere Unternehmung. (Die Kleine Ringstraße entstand schon früher, teilweise entlang der ehemaligen Stadtmauern.)¹⁰ Diese etwa vier Kilometer lange bogenförmige Ringstraße verband die rasch wachsenden Bezirke der Hauptstadt und endete jeweils mit einer Brücke. Ihr Bau begann 1871, ihre offizielle Einweihung fand 1896 statt, aber das letzte Gebäude wurde erst 1906 vollendet. Entlang der Großen Ringstraße stehen fast ausschließlich Wohnhäuser. Diese demonstrieren ein ganzes Repertoire historischer Stile, einschließlich bombastischer Dekorationen, Kuppeln und Türme. Ein charakteristisches Gebäude an dieser Straße ist der „New York-Palast“ (1891–95, Abb. 5); in ihm befindet sich das extravaganteste Café der an gastronomischen Lokalisationen reichen Hauptstadt. Sein Architekt war Alajos Hauszmann (1847–1926), ein ehemaliger Student der Berliner Bauakademie. Weitere Vergnügungsmöglichkeiten stellten zwei Schauspielhäuser dar: das Volkstheater (Népszínház; später Nationaltheater, Nemzeti Színház) und das Komische Theater (Vígyszínház). Die Bedeutung der Ringstraße als Hauptverkehrsweg wurde noch dadurch erhöht, dass auch der Westbahnhof (Nyugati pályaudvar) hier erbaut wurde.

Bezüglich der Wohnbauten der Stadt bemerkte der Fachautor für Architektur Aladár Edvi Illés zutreffend: „Überraschend und merkwürdig ist der Luxus, welcher in der Architektur dieser großen Gebäude verwendet wird. Diese Zinshäuser, welche die Benennung Zinspaläste beanspruchen, verleihen vornehmlich dem modernen Budapest Charakter und Erscheinung.“¹¹

Neben den „Zinspalästen“ entstanden in Budapest auch Paläste im eigentlichen Sinn von privaten Bauträgern. Die ungarische Aristokratie residierte traditionell in Wien oder Pressburg (Pozsony, Bratislava). Im 19. Jahrhundert änderte sich die Lage allmählich, als Budapest als tatsächliches Zentrum des Landes an Prestige gewann und immer mehr Aristokraten anzog. Manche von ihnen errichteten ihre Paläste an verschiedenen Punkten der Hauptstadt. Ab 1860 bildete sich ein regelrechtes Magnatenviertel hinter dem Ungarischen Nationalmuseum, wo sich Paläste des Adels konzentrierten. Während die ersten noch frei standen und einen eigenen Garten besaßen, mussten sich die späteren mit einem Platz in der reihenhaften Straßenbebauung begnügen. Das prachtvollste Gebäude, das Wenckheim-Palais (1886–89, Abb. 6), wurde jedoch am Rande dieses Gebietes errichtet, und zwar von dem aus Sachsen stammenden Lieblingsarchitekten der ungarischen Aristokratie, Arthur Meinig (1835–1904).¹² Das imposante, aber auf einem höchst ungünstig gelegenen

¹⁰ Rezső Ruisz: A Nagykörút [Die Große Ringstraße]. Budapest 1960.

¹¹ Aladár Edvi Illés: Technischer Führer von Budapest. Budapest 1896, S. 174.

¹² József Rozsnyai: Arthur Meinig, a Hungarian Architect from Saxony. In: Acta Historiae Artium 49 (2008), S. 523–531.



6 Wenckheim-Palais von Arthur Meinig (1886–89). Foto József Sisa, 2006

Grundstück stehende Gebäude ist im neobarocken Stil errichtet, was damals in Ungarn noch als eine Neuheit galt.

Infolge der großzügigen Entwicklung ist die Innenstadt von Budapest meist durch prunkvolle Mietshäuser und Paläste charakterisiert. Sie entsprachen den Ansprüchen an Repräsentation vorzüglich, lösten aber die Wohnungsfrage der Hauptstadt nicht, sondern trugen durch ihre Größe und die wenigen Bewohner, für die sie gebaut waren, angesichts des rasanten Bevölkerungswachstums sogar zur chronischen Wohnungsnot bei. Ambrus Neményi fasste in seinem Bericht, den er im Auftrag des Vizebürgermeisters Károly Gerlőczy 1883 schrieb, die Lage wie folgt zusammen: „Während die neuen Einwohner der Hauptstadt meistens die arme Bewohnerschaft vermehren, vermehren die neuen Bauten meistens die teuren Wohnungen.“¹³

Man versuchte das Problem mit Arbeiterhäusern in den Griff zu bekommen, die in ihrem System – Bau in der Straßenlinie, Laubengänge im Innenhof – im Grunde genommen dem Vorbild der eleganten Mietshäuser folgten. Daneben, obwohl erst allmählich und in kleiner Zahl, begann der Siedlungsbau. Er betraf das Gesamtbild Budapests nur wenig, denn die „Kolonien“ wurden verständlicherweise in den Randgebieten errichtet. Die Bauherren entstammten typischerweise der Industrie

13 Amrus Neményi: Jelentés a budapesti lakásügy tárgyában [Bericht zum Gegenstand des Budapester Wohnungswesens]. Budapest 1883, S. 14.



7 „Százház“ (Hunderthäuser) (1871/72). Foto György Klösz. Budapest Főváros Levéltára/ Archiv der Hauptstadt Budapest, Sign. XI.916. 07/037

und dem Transportgewerbe, aber auch dem Bank- und Genossenschaftswesen, das es dank verschiedener finanzieller Konstruktionen gab.

Eine frühe und großdimensionierte Wohnungsbaumaßnahme war die Anlage der „Hunderthäuser“ (Százház, 1871/72, Abb. 7) entlang der heutigen Thököly-Straße (Tököly út), die mit der Ungarischen Bodenkreditanstalt (Magyar Földhitelintézet) verknüpft ist.¹⁴ Die 100 Reihenhäuser, die in zwei Bautypen ohne Innenhöfe in einer Doppelreihe errichtet wurden, umfassten 600 Arbeiterwohnungen für etwa 2.400 Personen.

Von allen Firmen, die Baumaßnahmen ausführten, zeichneten sich die Ungarischen Staatsbahnen wegen ihrer Fürsorge für ihre Arbeiter und Beamten aus. Ihr Pensionsfonds hatte ein großes Grundstück neben dem Ostbahnhof erworben, wo er für die Angestellten ein großes Wohnbau-Ensemble anlegte (1884/85).

Eine für ungarische Verhältnisse bahnbrechende Unternehmung und die erste ihrer Art ist die Beamtensiedlung („Tisztviselőtelep“).¹⁵ Die Hauptstadt Budapest hatte dem „Verein hausbauender Beamten“ (Házépítő Tisztviselők Egyesülete) ein

¹⁴ Alois Meissner: Die Arbeiter-Kolonien der Hauptstadt Budapest. In: Allgemeine Bauzeitung 55 (1890), S. 14.

¹⁵ Die Beamten-Colonie im X. Bezirk in Budapest. In: Bauzeitung für Ungarn 16 (1887), S. 1f.



8 Hauptzollamt von Miklós Ybl (1870–74). Foto József Sisa, 2006

großes, ödes Industriegelände für den sehr günstigen Preis von 50 Kreuzern pro Quadratklafter (ca. 4,5 m²) überlassen. Die Bebauung organisierte der Architekt und Bauunternehmer János Bobula (1844–1903). Die Bauarbeiten begannen 1885 auf 117 ausgewiesenen Grundstücken, bis zum Herbst 1886 waren schon 85 Häuser fertiggestellt. Davon wurden 52 nach Bobulas drei Typenplänen gefertigt, die teilweise ebenerdige, teilweise eingeschossige Häuser vorsahen; andere Haustypen sind von weiteren Baumeistern entworfen worden, zum Teil in Kooperation mit dem Eigentümer.

Weder die unzureichende Zahl neuer Beamten- und Arbeiterwohnungen noch schnell gebaute Zinskasernen verbesserten die Lage grundsätzlich. Entsprechend teuer waren die Mieten – dafür war Budapest international bekannt –; die zur Verfügung stehenden kleineren Wohnungen waren überfüllt. Es entstand das Phänomen der Untervermietung, hierbei bildete die große Zahl von „Bettgehern“ die unterste Schicht.

Öffentliche Bauten

Nach dem österreichisch-ungarischen Ausgleich 1867 benötigten die wachsende staatliche Administration und die bürgerliche Gesellschaft zahlreiche öffentliche Bauten. Daher wurde in Ungarn zur Zeit des Dualismus – in erster Linie noch in der Gründerzeit – eine große Zahl solcher Bauten erstellt, die im ganzen Land bis heute existieren.¹⁶

16 Alexander Országh: Budapest's öffentliche Bauten in den Jahren 1868–1882. Budapest 1884; Ernst R. Leonhardt, Joseph Melan: Öffentliche Neubauten in Budapest. Budapest 1885; Illés: Technischer Führer (Anm. 11); László Császár: Épülettípusok a kiegyezés utáni Magyarországon [Bautypen in Ungarn nach dem Ausgleich]. Budapest 1995.



9 Ministeriumsgebäude von Gyula Bukovics (1885–87). Foto György Klösz, 1896. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. F.65.1961

Das erste Gebäude dieser Art war das Hauptzollamt (1870–74, Abb. 8). Es gelang dem Architekten Miklós Ybl, die Massen des riesengroßen Gebäudes mit proportionaler Verteilung und harmonischer hellenistischer Neorenaissance-Architektur zu gliedern, die durch eine durchdachte bildhauerische Dekoration ergänzt wurde.¹⁷ Sein Stil war ähnlich dem der neueren Gebäude der Wiener Ringstraße, wie Theophil Hansens Wohnkomplex „Heinrichshof“ oder seine Akademie der bildenden Künste. Die Monumentalität und elegante Ausstattung machten das Hauptzollamt zum ersten Beispiel der Repräsentativarchitektur des neuen ungarischen Staates.

Die Organisation der staatlichen Verwaltung machte die Errichtung von Ministerien dringend notwendig. Zuerst wurde das Verteidigungsministerium (Honvédelmi Minisztérium) nach einem Entwurf von Mór Kallinas erbaut (1879–81), und zwar in der Budaer Burg (Ofener Festung), die noch immer als das überkommene Zentrum der staatlichen Administration galt. Seine imposante Neorenaissancefassade gegen den Szent-György-Platz (Szent György tér) wurde von Riesensäulen verziert. Zur Zeit des Millenniums hat man das Gebäude durch die Honvéd-Hauptkommandantur ergänzt (1896), ebenfalls nach Plänen Kallinas'. Auf der Pester Seite, im künftigen Regierungsviertel der Hauptstadt, wurde ein anderes und wesentlich größeres Ministerium nach Plänen von Gyula Bukovics erbaut (1885–87, Abb. 9). Als dessen tatsächliche Baukosten die vorhergesehenen wesentlich überschritten, musste

¹⁷ Kemény, Farbaky (Hg.): Ybl (Anm. 5), S. 246–248.



10 Anstalt für Tier- und Mineralkunde von Antal Wéber (1883–85) und (alte) Technische Universität von Imre Steindl (1880–82). Foto József Sisa, 2011



11 Kliniken von Ferenc Kolbenheyer und Antal Wéber (ab 1873). Foto György Klösz. Budapest Főváros Levéltára/Archiv der Hauptstadt Budapest, Sign. XI. 916. 07/079

das Gebäude außer dem Wirtschafts- auch das Justizministerium sowie verschiedene andere staatliche Ämter aufnehmen. Weitere Ministerien wurden erst nach der Jahrhundertwende errichtet.

Zu den wichtigsten staatlichen Auftraggebern zählte das Ministerium für Kultus und Öffentlichen Unterricht, dessen Leiter, Minister Ágost Trefort, sehr viel für die Entwicklung der Schulen tat. Im Rahmen eines 1873 initiierten Programms wurde nach Antal Szkalnitzkys Plänen die Universitätsbibliothek (1873–75) gebaut, das erste Gebäude, das ausschließlich als Bibliothek diente.¹⁸ Ihre Ekkuppel und Riesensäulen machen es zu einem der vornehmsten Gebäude der Hauptstadt. Die wirkliche Universitätsanlage entstand entlang der Kleinen Ringstraße (Museumsringstraße, Kis Körút), im „Trefort-Garten“ (Trefort-kert). Ihre Hauptfront besteht aus der (alten) Technischen Universität (1880–82) und dem Institut für Tier- und Mineralienkunde (1883–85, Abb. 10). Die TU, entworfen von Imre Steindl, ist im Stil der Neorenaissance gehalten, ihre asymmetrische und gemusterte Backsteinfassade enthält Ornamente und Statuen aus bunter Zsolnay-Keramik. Das letztgenannte Institut des Architekten Antal Weber hat ebenfalls eine Backsteinfassade, aber in hellem Gelb und mit monumentalen Bögen und Giebelfeldern, ist also an der Klassik orientiert. In dieser Zeit wurden auch zahlreiche architektonisch anspruchsvolle Mittelschulen gebaut.

Nach Jahrzehnten einer organischen Entwicklung wurde das Ensemble von Universitätskliniken zwischen der Üllői-Straße (Üllői út) und der Baross-Straße (Baross út) errichtet (Abb. 11). 1873 entstanden als erstes die alte Medizinische und die Chirurgische Klinik, entworfen von Ferenc Kolbenheyer im akademischen Neorenaissancestil „Berliner Art“.¹⁹ Beide Gebäude wurden an ihren kurzen, schmalen Seiten mit Exedren (nischenartigen Räumen) ausgestattet, was ihnen eine besondere Eleganz verlieh. In ihrem Stil passte sich ihnen die von Antal Weber errichtete Augenklinik an. Die obenerwähnten Kliniken begrenzten das Gelände entlang der Üllői-Straße; die weiteren Gebäude des Ensembles wurden in den darauffolgenden Jahrzehnten errichtet.

Neben den Universitätskliniken entstanden auch die ersten modernen Budapester Krankenhäuser. 1877 schrieb die Hauptstadt einen öffentlichen Wettbewerb für die Planung von nicht weniger als drei Krankenhäusern aus; als Folge begann man 1881 mit dem Bau des ersten, des Szent István (Sankt-Stefan)-Krankenhauses (1881–87) nach einem Entwurf von Alajos Hauszmann. Der Architekt hatte sich schon theoretisch mit der Frage des Baus von Krankenhäusern befasst. Für ungarische Verhältnisse war es eine beispielgebende Anlage, ausgeführt im „Pavillon-System“: Entlang eines Hofes reihen sich beidseitig je vier regelmäßig angelegte, schmucklose Backstein-Pavillons für die Kranken, vorne in der Mitte prangt ein mit Majolika-Ornamenten geschmückter Aufnahme-Pavillon. In den 1880er und 90er Jahren wurden zahlreiche Bauten des Gesundheitswesens von Budapest errichtet: das Szent Erzsébet

¹⁸ Sisa: Szkalnitzky (Anm. 8), S. 130–143.

¹⁹ Eszter Gábor: Kolbenheyer Ferenc építész [Der Architekt Ferenc Kolbenheyer]. In: Művészettörténeti Értesítő 58 (2009), S. 181–222.



12 Sankt-Elisabeth-Krankenhaus von Alajos Hauszmann (1882–92). Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. 2105



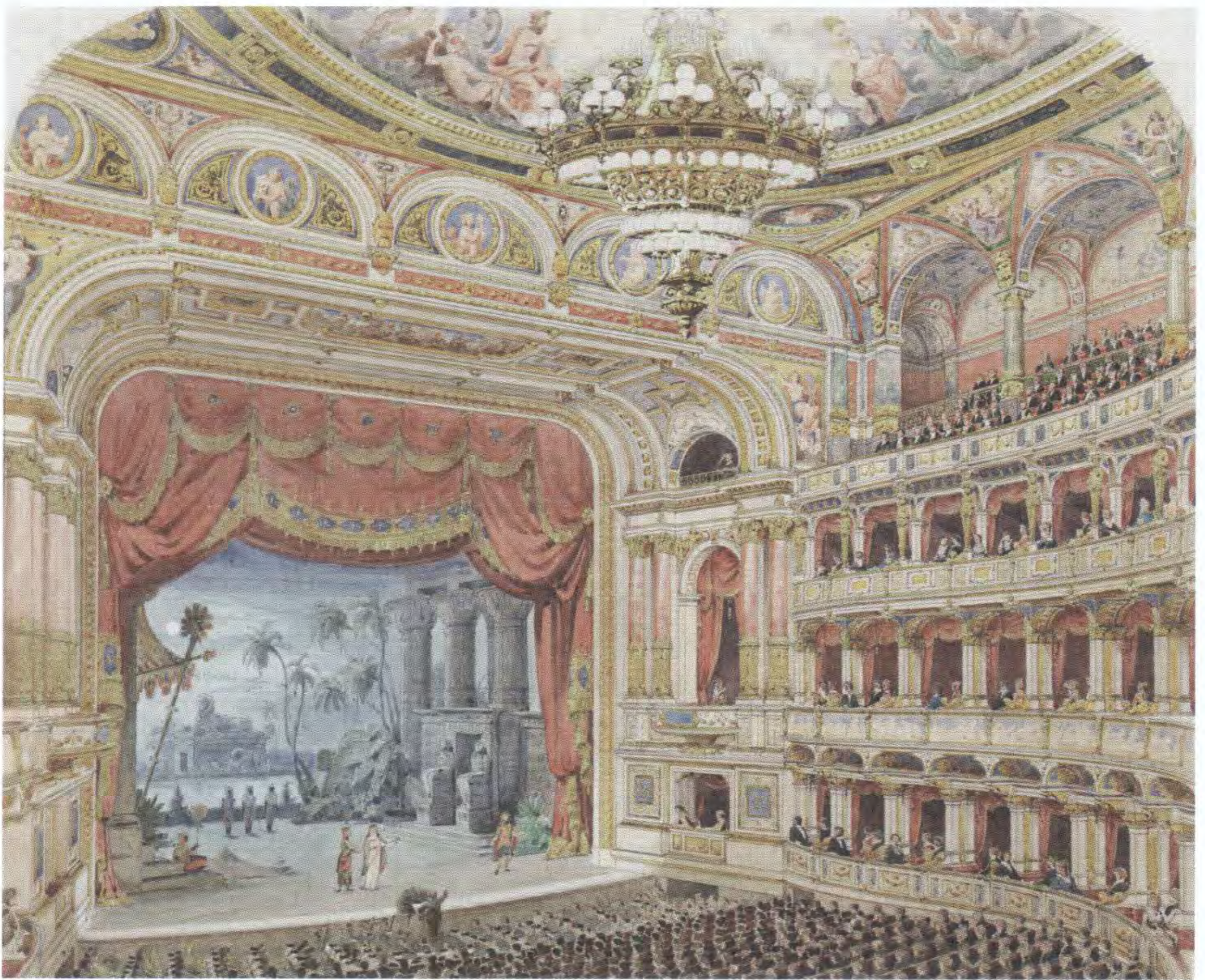
13 Opernhaus von Miklós Ybl (1876–84). Foto György Klösz, um 1900. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. F.66.573

(Sankt-Elisabeth)-Krankenhaus (1882–92, Abb. 12) von Alajos Hauszmann, das Israelitische Krankenhaus (1888–89) von Vilmos Freund, das Szent László (Sankt-Ladislaus)- und das Szent János (Sankt-Johann)-Krankenhaus (beide 1892–94) von József Kauser. Außer den Krankenhäusern im Pavillon-System wurden auch andere in eher traditioneller Form erstellt. Ein solches war z. B. das Militärspital (1870–72) nach Plänen des Wiener Architekten Wilhelm Doderer.

Nach dem „Ausgleich“ verstärkte sich die Entfaltung des Bürgertums insgesamt, was sich unter anderem in der zunehmenden Zahl von Gebäuden zu Zwecken der Kultur, Vergnügung und Erholung manifestierte. Ihre Entstehung diente selbstverständlich auch der städtischen Repräsentation. Das erste große Vorhaben war das Nationaltheater, das nach dem Entwurf von Antal Szkalnitzky 1873–76 umgebaut wurde. Vor allem schien die Inneneinrichtung des alten Gebäudes zu bescheiden zu sein. Der Architekt modernisierte den ursprünglich klassizistischen Zuschauerraum nur geringfügig, aber er schloss an seine Fassade einen Portikus und an die beiden Seiten je einen Wohnhausblock an. Der so wesentlich erweiterte Bau wurde noch mit einer Ekkuppel monumentalisiert.

Opernhäuser sind die prächtigsten und zugleich kompliziertesten Theaterbauten, wie etwa die Beispiele von Paris oder Wien zeigen. Eine Oper kann den Charakter einer ganzen Stadt bestimmen und ausdrücken. In Budapest schrieb man im Jahr der Stadtvereinigung 1873 einen Wettbewerb für ein Opernhaus aus. Dazu wurden vier ungarische Architekten – István Lizbauer, Imre Steindl, Antal Szkalnitzky und Miklós Ybl – sowie zwei ausländische – Ludwig Bohnstedt aus Gotha und Ferdinand Fellner aus Wien – eingeladen.²⁰ Nach der Ausschreibung sollte die Fassade im „besten Renaissancestil“ entworfen werden. Die von Bohnstedt, Szkalnitzky und Ybl eingereichten Entwürfe lassen alle in irgendeiner Form den Einfluss der Pariser Oper (Charles Garnier, 1861–75) spüren. Den ersten Preis gewann Ybl, der seinen Entwurf noch weiter überarbeitete, bis die ursprünglich zu dominante Fassade mit dem ganzen Gebäude in eine harmonische Einheit gebracht war. Obwohl das längliche, schmale Grundstück an der Andrásy-Straße die Proportionen der künftigen Oper vorbestimmte, gelang es Ybl, nach italienischen Motiven eines der schönsten Bauwerke seiner Art in Europa, eine wunderbare Schöpfung der Neorenaissance, zu schaffen (1876–84, Abb. 13). Trotz des engen Grundstücks kann sich der zurückgesetzte Bau völlig entfalten. Seine von Sansovino, Sanmicheli und Palladio inspirierte Fassade wird von einer dreibogigen Wageneinfahrt und oben im ersten Stock von einer fünf bogigen Loggia beherrscht. Seine zwei Mansarddächer bedecken den vorderen Teil des Gebäudes sowie den Zuschauerraum und die Bühne dergestalt, dass der Schnürboden den harmonischen Block des Baus nicht spaltet. In dieser Hinsicht ist die Budapester der Wiener Oper (Van der Nüll und Sicardsburg, 1861–69) und dem Prager Nationaltheater (Zíték, 1868–81) ähnlich. Die Tatsache, dass das Letztere der Budapester Oper stilistisch nahesteht, zeigt einen grenzüberschreitenden mitteleuropäischen Geschmack.

²⁰ Kemény, Farbasky (Hg.): Ybl (Anm. 5), S. 113–121, 252–255.



14 Opernhaus, Zuschauerraum und Bühne. Gemälde von Robert Scholtz, um 1884. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Architektonische Sammlung, Sign. 17.239

Auf den beiden Seiten der Eingangshalle befinden sich in je einer Nische die Statuen von Ferenc Erkel und Franz (Ferenc) Liszt, den beiden größten ungarischen Komponisten des 19. Jahrhunderts. Im ersten Stock reihen sich Standbilder der Muses, auf dem Hauptgesims die der berühmtesten ausländischen Komponisten. Die plastische Dekoration ist eine gleichberechtigte organische Komponente des Bauwerkes; sie verwandelt die ungarische Oper in einen „Tempel der Musik“. Ybl hat ein zentrales Treppenhaus nach der Grundidee des Opernhauses von Bordeaux (Victor Louis, 1777–80) entworfen. Die Treppenläufe vereinigen sich, vom Erdgeschoss aufsteigend, in einer Brücke wie in Paris, um sich auf der Ebene des Zuschauerraums und Foyers wieder zu trennen. Auf der linken Seite des Gebäudes befinden sich die ehemalige königliche Treppe und der Salon, von dem aus man in die königliche Loge gelangt. Die Decke des hufeisenförmigen Zuschauerraums für 1.200 Menschen wird von einem monumentalen Fresko von Károly Lotz geschmückt, das die Götter des Olymps darstellt (Abb. 14). Die Oper ist nicht nur als Bauwerk hervorragend: Ihr Kommunikationssystem und ihre hydraulische Bühnenmaschinerie zählten seinerzeit zu den modernsten in Europa.



15 Volkstheater von Ferdinand Fellner und Hermann Helmer (1874/75). Foto György Klösz, 1878. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. F.52.56.5

Die meistbeschäftigten und populärsten Theaterbauer Ungarns waren aber Wiener, u. zw. Ferdinand Fellner (1847–1916) und Hermann Helmer (1849–1919), die zusammenarbeiteten.²¹ Als Spezialisten entwarfen sie nicht weniger als 48 Theater in der k. u. k. Monarchie und anderen Ländern Mittel- und Osteuropas; davon, trotz wiederholter Proteste und Petitionen ungarischer Architekten, elf in Ungarn. Darunter waren großstädtische Theater wie auch ein Orpheum (Bühne für Popularkultur) und ein Schlosstheater. Die Zeitgenossen bezeichneten ihre Theater oft als Bauten im Stil von Maria Theresia, aber eigentlich benutzten sie Formen verschiedener Stile, von der Renaissance über den Barock bis zum Jugendstil. Es ist jedoch unleugbar, dass ihre Anziehungskraft zum Teil auf dem prachtvollen Prunk der vergoldeten neobarocken Innendekoration basiert. Ihr Erfolg beweist die noch immer bestehenden engen Verbindungen der ungarischen zur Wiener Kultur und dass diese Theater ohne Zweifel den mitteleuropäischen Geschmack befriedigten, repräsentierten und auch prägten.

Das Budapester Volkstheater (Népszínház; später Nationaltheater, Nemzeti Színház, 1874–75; zerstört, Abb. 15) gehört zu den wichtigsten Werken von Fellner und

21 Siehe dazu Hans-Christian Hoffmann: Die Theaterbauten von Fellner und Helmer. München 1966 (Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts 2).



16 Margaretenbad von Miklós Ybl (1868–70). Foto György Klösz, 1878. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. F.64.780.41

Helmer. Sein geschlossener Block wird von einem flachen Portikus dominiert, wie auch bei dem von ihnen erbauten Brünner Theater (1870) oder dem Wiener Stadttheater (1871/72). Sein Grundriss, wie so oft bei ihren Theaterbauten, war länglich angelegt und besaß nach französischem Vorbild zwei Treppenhäuser. Im Zuschauer-raum reihten sich die Emporen in drei Ebenen. In manchen Theatern von Fellner und Helmer waren die oberen Ebenen in Logen geteilt, in anderen nicht; im Volkstheater war das Letztere der Fall.

Die Fassade des wesentlich später errichteten Budapester Komischen Theaters (Vígsház, 1895–96) wird von einem großen Bogen beherrscht, der sogar bis ins Tympanon hineinreicht, was von den Zeitgenossen als ein französisches Architekturmotiv gesehen wurde und die hier aufgeführten „französischen Stücke“, d. h. Komödien, andeuten sollte.

Zum Zweck eines angenehmen Aufenthalts und zur Erhaltung der Gesundheit ließ das wohlhabend gewordene und zahlenmäßig gewachsene Bürgertum zahlreiche Gebäude errichten. Zu den frühesten gehörte der Bad- und Hotelkomplex auf der Margareteninsel (Margitsziget) in der Donau im Herzen der Stadt. Erzherzog Joseph wollte ihn nach vielen Jahren der Verwahrlosung in einen bürgerlichen Vergnügungspark umwandeln. Dieses Projekt fiel mit dem Bestreben zusammen, das gärtnerische Niveau und den allgemeinen Zustand der Hauptstadt zu verbessern und



17 Grand Hotel Hungaria von Antal Szkalnitzky und Henrik Koch (1868–71). Foto György Klösz, 1878. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. F.64.780.66

auf europäisches Niveau zu heben. Das Hauptgebäude des Komplexes auf der Insel war das Margaretenbad (1868–70, zerstört, Abb. 16) von Miklós Ybl.²² Seine drei T-förmig angelegten Flügel enthielten einzelne Bäder, in der Mitte erhob sich eine Halle mit einer gerippten Kuppel. Dieser Nutzbau mit der Leichtigkeit und Reinheit seiner Formen und Ornamente stand der Architektur der italienischen Frührenaissance nahe.

Streng genommen entsprach das Hotel nur dem gewachsenen Reiseaufkommen der modernen Gesellschaft, aber es gehörte zugleich zu den elegantesten Gebäuden der Stadt, dessen Festsaal eine Stätte des öffentlichen Lebens war. Das erste große und moderne Hotel Ungarns, das Grand Hotel Hungaria (1868–71, zerstört, Abb. 17) wurde am Donaukorso nach Antal Szkalnitzkys und Henrik Kochs Entwurf errichtet.²³ Seine im Stil der Neorenaissance gestaltete Front – nach dem Vorbild des Wiener Heinrichshofs – wurde durch Pavillons belebt, die auf den Mittel- und die Seitenrisalite aufgesetzt sind. Seine beispielgebende Ausstattung und Einrichtung stand auf dem höchsten europäischen Niveau seiner Zeit. Der Hof war

²² Kemény, Farbaky (Hg.): Ybl (Anm. 5), S. 236–242.

²³ Sisa: Szkalnitzky (Anm. 8), S. 88–92.

mit einem Glasdach überdeckt, hier befand sich das Restaurant, darüber der zweigeschossige und mit einer Kassettendecke versehene Prunksaal. Das Hotel hatte 302 Zimmer, eine bis dahin unvorstellbare Anzahl, zusätzlich ein Café, einen Friseursalon und andere Läden. Im Hotel habe man „einen Apparat, der Personen und Gepäck auf die Stockwerke liefert“ – das ist die erste bekannte Nachricht von einem Aufzug in Ungarn. Konkurrenz für das Grand Hotel Hungaria gab es erst zweieinhalb Jahre nach Inbetriebnahme.

Ingenieur- und Industriebau

Die Verstädterung, die Entwicklung der Wirtschaft und der Gesellschaft, die Entstehung einer neuen Lebensform: all das rief neue technische Ansprüche hervor, deren Befriedigung dank der Entwicklung der Industrie und der Ingenieurwissenschaft möglich war.²⁴ Die ersten bedeutenden technischen Bauten nach 1867 wurden von Ausländern geschaffen, denn in Ungarn standen damals keine ausreichend ausgebildeten Fachleute zur Verfügung. Die ungarischen Ingenieure haben eine führende Rolle erst um die Jahrhundertwende übernommen.

Schon die erste feste Brücke der ungarischen Hauptstadt, die Kettenbrücke (Lánchíd, 1839–49), hat der Engländer William Tierney Clark entworfen. Die Stadtvereinigung und das explosionsartige Wachstum Budapests machten die Errichtung weiterer Brücken unerlässlich. Schon 1871 schrieb man einen Wettbewerb für eine Brücke im Norden Budapests aus, wo die künftige große Ringstraße an die Donau stoßen sollte. Die Margaretenbrücke wurde nach den Entwürfen des Franzosen Ernest Gouin und in der Ausführung der Société de Construction des Battignoles erbaut (1872–76).²⁵ Nicht nur der Entwurf, sondern auch die Eisenkonstruktion und sogar die plastische Verzierung wurden aus Frankreich importiert. Es ist daher kein Zufall, dass die Brücke eine ausgesprochene Pariser Prägung hat: Es gibt keine aufragenden Elemente, der Bau ruht auf sieben massiven, mit Plastiken geschmückten Pfeilern. Es ist eine seltene Lösung, dass die Brücke nicht gradlinig ist, sondern in der Mitte einen Knick hat; hier wurde später ein dritter Brückenarm nach der Margareteninsel um 1900 angeschlossen. Die nächsten, technisch kühneren Brücken haben dann ungarische Ingenieure um die Jahrhundertwende erbaut.

Bahnhöfe spielen, als Hallenbauten, die wichtigste Rolle im Leben einer Stadt. Der Westbahnhof (Nyugati pályaudvar, 1874–77, Abb. 18), der an der Stelle eines mit Holz gedeckten Vorgängerbaus (Paul Sprenger, 1846) errichtet wurde, war das erste mit einem eisernen Gerüst erbaute Bahnhofsgebäude Ungarns.²⁶ Sein vorläufiger Entwurf stammt von dem österreichischen Ingenieur August de Serres, der

24 Illés: Technischer Führer (Anm. 11).

25 Ida F. Mihály: A Margit-híd [Die Margaretenbrücke]. Budapest 1964.

26 Ferenc Vadas: Az első nagyvárosi pályaudvar: a Nyugati [Der erste großstädtische Bahnhof: der Westbahnhof]. In: Gábor Gyáni (Hg.): Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Budapest 1998, S. 299–350.



18 Westbahnhof von August de Serres und Eiffel-Büro (1874–77). Foto József Sisa, 2006

engültige Plan und die Ausführung knüpfen sich an den Namen der Pariser Eiffel-Firma. Die im „Polonceau-System“ (ein Trägersystem für Dachkonstruktionen) erbaute Empfangshalle mit vier Gleisen ist der des Pariser Gare du Nord ähnlich, aber ihre Glasfassade, die über die ganze Straßenseite geht und die Struktur gewagt enthüllt, ist von einmaliger Leichtigkeit. Wie bei vielen Bahnhöfen Europas schließen sich an den beiden Seiten der Empfangshalle ein Abfahrts- bzw. ein Ankunftsteil an. Ihre Backsteinoberflächen und eiserne Ornamentik ergänzen die aus Eisen und Glas erbaute Empfangshalle auf glückliche Weise. Der zentralisiert angelegte und reich verzierte königliche Warteraum löste die Repräsentationsansprüche mit den herkömmlichen Mitteln der Baukunst. Der elegante und technisch innovative Westbahnhof war das größte Gebäude seiner Art in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Da er aber von Ausländern für eine ausländische Privatgesellschaft gebaut wurde, wurde er von den Ungarn nicht angemessen gewürdigt.

Hingegen war der von Ungarn errichtete Ostbahnhof (Keleti pályaudvar, 1881–84, Abb. 19) Gegenstand nationalen Stolzes und großer Bewunderung. Er wurde von Gyula Rochlitz, die Halle von János Feketeházy entworfen. Die Größe der Empfangshalle entspricht der der Halle des Westbahnhofs, aber sein zylinderförmiges Dach ist im Mauerwerk eingeschlossen. Während bei dem Westbahnhof die Form des Gebäudes von der Funktion und der Struktur bestimmt wird, dominiert bei dem Ostbahnhof der historistische Stil: Die Fassade weist eine Kombination etwa von Lunetten und Triumphbogen auf. Diese großartige Ausgestaltung dient zugleich dem würdigen Abschluss der breiten Rákóczi-Straße (Rákóczi út). Die monumentale Lunette galt – nach dem Vorbild des Pariser Gare de l’Est (François-Alexandre Duquesney, Pierre Cabanel de Sermet, 1847–52) – als eine beliebte Lösung für europäische Bahnhöfe. Was den Triumphbogen betrifft, stand der Berliner Lehrter Bahnhof

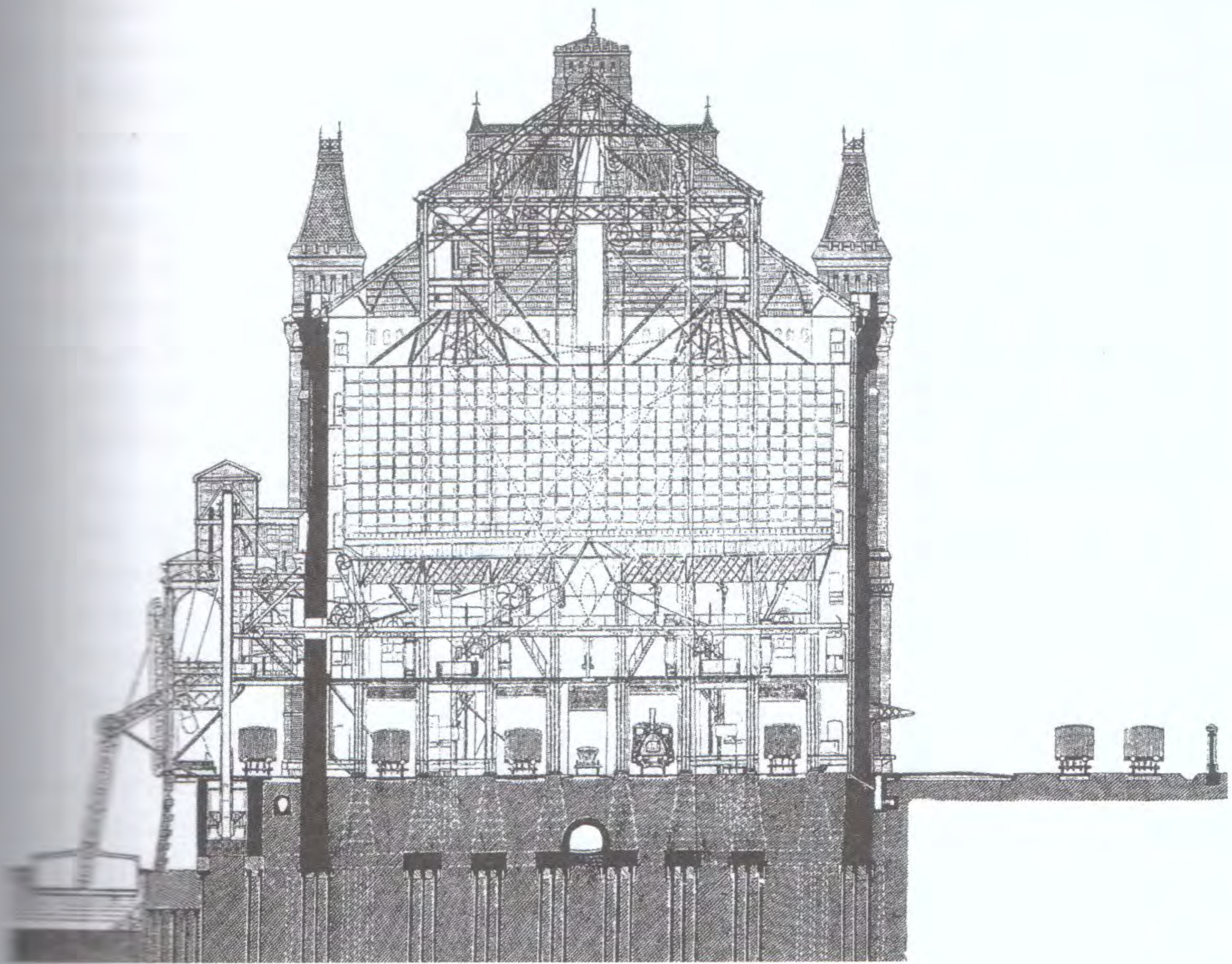


19 Ostbahnhof von Gyula Rochlitz und János Fekete-házy (1881–84). Foto Mór Erdélyi, um 1896. Budapesti Történeti Múzeum/Museum für die Geschichte von Budapest, Kiscelli-Museum, Fotosammlung, Sign. 107.134

(Alfred Lent, Bertold Scholz, Gottlieb Henri Lapierre, 1869–71) Pate. Dem ungarischen Geschmack entsprach eher die hinter der historisierenden Fassade verborgene Empfangshalle. Die großen Bahnhöfe auf dem Lande wurden daher ebenfalls in dieser Weise erbaut.

Neben den Bahnhöfen waren die Ausstellungspavillons die größten Hallengebäude. Die Industriehalle der Landesausstellung [zerstört 1885] wurde von dem auch in Budapest tätigen Österreicher Christian Ulrich (1836–1909) entworfen. Das Raumsystem ging auf historische Beispiele zurück: Seine Anlage war der einer Basilika ähnlich, woran sich ein Querschiff und eine zentrale Kuppel anschlossen. Ein Triumphbogen diente als Haupteingang. Das Gerüst des Gebäudes bestand aus eisernem Gitterwerk, das in der Budapester Schlick-Fabrik hergestellt wurde.

Budapest war nicht nur eine Stadt mit Zinspalästen und eleganten öffentlichen Gebäuden, sondern auch eine Industriestadt. Ihre Wirtschaft und ihr Wohlstand gründeten sich auf die Agrarprodukte der ungarischen Tiefebene, wo schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine beträchtliche Mühlenindustrie entstand. An der Donau und andernorts wurden Dampf-mühlen errichtet, die auch das Gesamtbild der Hauptstadt mitbestimmten. Zu ihnen gehörte der berühmte „Elevator“ (1880–83, zerstört, Abb. 20), erbaut von Christian Ulrich, der als eine Besonderheit galt: Es war ein riesiges Silo mit Eisenschachwerk, dessen Grundfläche 93 x 35 m und dessen Hö-



28 Elevator, Querschnitt von Christian Ulrich (1880–83). Aus: Aladár Edvi Illés: *Technischer Führer von Budapest*. Budapest 1896, S. 274

be 50 m betrug.²⁷ Dampfgetriebene Aufzüge und Laufbänder bewegten das Getreide von einer Kammer in die andere bzw. beluden Schiffe oder Eisenbahnwagen. Angeblich war der Elevator die erste Anlage in der ganzen Österreichisch-Ungarischen Monarchie mit Strombeleuchtung. Das Zentrum der Fleischindustrie entstand in der Soroksärer Straße (Soroksmári út) im Süden Budapests. Hier wurde der öffentliche Schlachthof von den Berliner Architekten Julius Hennicke und Hermann von der Hude errichtet, wie auch der Rindenmarktplatz dahinter (1870–72). Nach der Agrarindustrie entwickelten sich Maschinen- und Schwerindustrie, und bald war Budapest auch in diesem Bereich zum Zentrum des Landes geworden.

*

27 Illés: *Technischer Führer* (Anm. 11), S. 274f.

Der Beginn der Gründerzeit fiel in Budapest mit großen historischen Ereignissen wie dem Ausgleich 1867 und der Stadtvereinigung zusammen. Städtebaulich wurde die Stadt durch eine sprunghafte Entwicklung, architektonisch durch die für Mitteleuropa typische Neorenaissance italienischer Art geprägt. Als nächstes zentrales Jahr kann 1896, das Jahr des ungarischen Millenniums, gelten. Zu dieser Zeit entstanden die größten öffentlichen Bauten, die Stadt verschönerte sich weiter. Es herrschte der historisierende Stilpluralismus, und es entwickelten sich Bewegungen, die die ungarische Kultur – und damit auch die ungarische Architektur – aus ihren herkömmlichen mitteleuropäischen Zusammenhängen herauslösen wollten. Dies ist jedoch ein anderes Kapitel der ungarischen Geschichte und Baukunst, der Spiegel eines von Selbstsicherheit und wirtschaftlicher Stärke strotzenden Landes. Die Grundlagen dazu wurden durch die Errungenschaften der Gründerzeit gelegt.